@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
07/2019

Warszawski
Transport
Publiczny

Ustąp, czyli komunikacyjny *savoir vivre*





@ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Wszyscy chcielibyśmy podróżować komfortowo, wygodnie i przyjemnie. Wysiadać z autobusu czy tramwaju z uśmiechem na ustach. Oczywiście, bardzo wiele zależy od taboru i jakości obsługi, dlatego Warszawa systematycznie kupuje nowe pojazdy, a kierowcy przechodzą szkolenia. Jednym z ułatwień, stosowanych w taborze są rozkładane podesty, dzięki którym osoby poruszające się na wózkach mogą łatwiej dostać się do środka. Jak one działają? Jakie wymagania techniczne muszą spełniać i dlaczego zachęcamy pasażerów do cierpliwości, gdy rampy są rozkładane, piszemy w dziale „WTP w praktyce”.

Przyjemna podróż to nasza wspólna sprawa, dlatego zachęcamy do wzajemnej życzliwości i empatii. Jednym z takich działań jest kampania „Ustąp”, którą rozpoczniemy pod koniec lipca. Kampania ma na celu uwrażliwienie na potrzeby osób z ograniczeniami w poruszaniu się oraz przekazać rzetelną wiedzę na temat tego, w jaki sposób najlepiej pomagać.

W najnowszym numerze piszemy o tym, jak powinni się wobec takich podróżnych zachowywać inni pasażerowie. Jak mądrze pomagać? Czy osoba poruszająca się na wózku zawsze oczekuje od nas pomocy? Czy należy to robić jak najszybciej, czy raczej zacząć od rozmowy i rozpoznania potrzeb towarzysza podróży? To jedna strona medalu, bo np. osoby z niepełnosprawnościami także mają w tej relacji określone zadania, o czym przypomina w rozmowie z nami Tomasz Biduś, były reprezentant Polski w rugby na wózkach.

W dziale „Historia komunikacji” publikujemy drugą część artykułu Włodzimierza Winka o historii zajezdni Ostrobramska.

Zachęcamy do lektury

Jaki przebieg III linii metra?

Jaki powinien być przebieg III linii metra i w którym miejscu należy zaprojektować stacje? Na te i wiele innych pytań odpowie zwycięzca przetargu na opracowanie studium technicznego dla III linii metra.

W przetargu na opracowanie studium technicznego dla III linii metra wpłynęło pięć ofert. Zadaniem zwycięzcy przetargu będzie opracowanie dokumentacji dotyczącej przebiegu i lokalizacji stacji III linii metra na odcinku od stacji „Stadion Narodowy" do projektowanej stacji „Gocław" wraz ze Stacją Techniczno-Postojową Kozia Górka. Dodatkowo w dokumencie znajdą się informacje o założeniach lokalizacyjnych, technicznych, własnościowych i szacunkowych kosztach inwestycji. Metro Warszawskie na sfinansowanie studium przygotowało kwotę 4 768 710 zł brutto.

Oferty złożyli: ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. z ceną brutto 3 783 480 zł; Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o. o. z ceną brutto 3 661 341 zł; konsorcjum Infra Centrum



Doradztwa Sp. z o.o. i Instytut Kolejnictwa z ceną brutto 4 040 550 zł; konsorcjum Egis Poland Sp. z o.o., „Transeko" Brzeziński, Dybicz, Szagala Sp.j.i Egis Rail S.A. z ceną brutto 1 906 500 zł oraz konsorcjum Arcadis Sp. z o.o., IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o.o. i IDOM Consulting, Engineering Architecture, S.A.U. z ceną brutto 3 062 700 zł.

Zwycięzca przetargu będzie miał do przeanalizowania trzy warianty przebiegu III linii metra na Pradze.

„Trzydzieści sześć" także w piątki

Czy jechałeś już „trzydziestką szóstką"? Nie? To zapraszamy. Tramwaje wyjeżdżają na warszawskie ulice w piątki, soboty, niedziele i święta.

Przejażdżki „parówką" lub „akwarium" z Ochoty na Żoliborz cieszą się dużą popularnością. Dlatego od 12 lipca tramwaje tej linii turystycznej kursują nie tylko w weekendy, ale także w piątki.

W każdy piątek można wybrać się na przejażdżkę na trasie: Pl. G. Narutowicza – Filtrowa – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – gen. W. Andersa – A. Mickiewicza – pl. T. W. Wilsona – J. Słowackiego – Metro Marymont. Tramwajem można dojechać m.in. do: zabytkowego Zespołu Stacji Filtrów, Pałacu Kultury i Nauki, Ogrodu Saskiego i budynku PAST-y, o który podczas Powstania Warszawskiego toczyły się zacięte walki.

Linia tramwajowa 36 jest jedną z atrakcji Warszawskich Linii Turystycznych. Została uruchomiona po raz pierwszy w tym roku. Łączy Ochotę z Żoliborzem, jednocześnie przejeżdżając malowniczą ulicą Filtrową, Marszałkowską z socrealistyczną Marszałkowską Dzielnicą Mieszkaniową oraz żoliborskimi ulicami z modernistyczną zabudową. Do obsługi linii skierowano zabytkowe tramwaje 13N, zwane „parówkami" oraz tramwaje 105Na „akwaria". Tramwaje linii 36 będą kursowały do 15 września.

W tramwajach linii 36 obowiązują wszystkie bilety z taryfy ZTM.

Szczegółowe informacje o linii 36 i pozostałych Warszawskich Liniach Turystycznych są dostępne na stronie:
www.nowa.wtp.waw.pl.

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej i dzielnica Mokotów zachęcają także do weekendowej przejażdżki specjalną linią tramwajową „M" jak Mokotów. Zabytkowe tramwaje obsługują trasę: Pl. G. Narutowicza – Filtrowa – Nowowiejska – Marszałkowska – Puławska – Metro Wilanowska – Puławska – J. P. Woronicza – Wołoska – Marynarska – PKP Służewiec – Marynarska – Wołoska – Rakowiecka – al. Niepodległości – Nowowiejska – Filtrowa – Pl. G. Narutowicza. O historii Mokotowa podczas przejażdżki opowie przewodnik. Przejazd jest bezpłatny. Szczegółowe informacje są dostępne na stronie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej.



Gdzie zaczynamy, a gdzie kończymy?

Jak dojechać z punktu A do punktu B? Dziś pasażerowie licznie korzystają z wyszukiwarek połączeń. Tylko w kwietniu w serwisie jakdojade.pl o połączenia Warszawskim Transportem Publicznym w aglomeracji warszawskiej pytano ponad 12,7 mln razy.

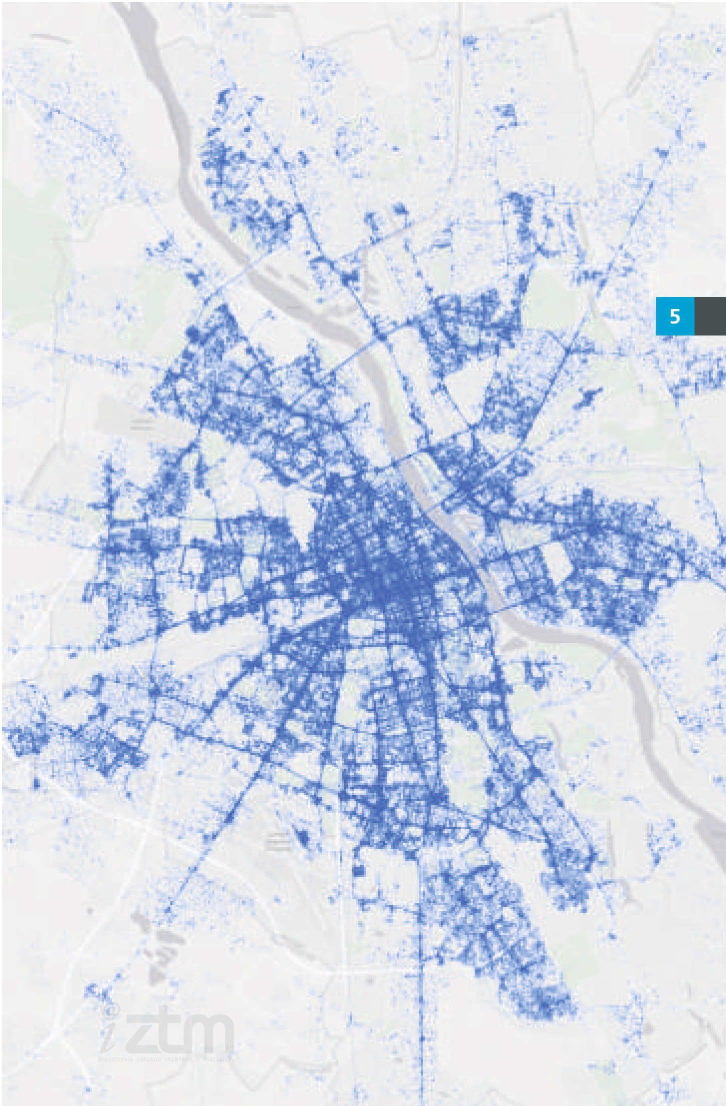
Serwis jakdojade.pl udostępnił nam anonimowe dane o wyszukiwanych połączeniach komunikacyjnych, z uwzględnieniem punktu startowego i końcowego. My nanieśliśmy dane na mapę. I co się okazało?

W kwietniu tego roku serwis zarejestrował ponad 12,7 mln wyszukiwań połączeń na terenie Warszawy i bliskich okolic, co oznacza ponad 400 tys. wyszukanych połączeń na dobę. W ubiegłym roku pasażerowie odbyli Warszawskim Transportem Publicznym prawie 1,2 mld podróży, a tym samym ponad 3,2 mln przejazdów na dobę. Gdy zestawimy szacunkową dobową liczbę przejazdów – 3,2 mln z liczbą wyszukanych połączeń – 400 tys., okaże się, że z tego sposobu planowania podróży korzysta około 12 proc. pasażerów.

Pasażerowie korzystający z wyszukiwarki jakdojade.pl najczęściej planowali podróże z punktem startowym w jednej z trzech lewobrzeżnych dzielnic. Ze Śródmieścia chciano podróżować ponad 2,3 mln razy, z Mokotowa ponad 1,4 mln razy, a z Woli ponad 1,2 mln razy. Najrzadziej, jako początek podróży wybierano: Wesołą – ponad 83,1 tys. zapytań, Rembertów – prawie 112 tys. i Wilanów – prawie 135 tys.

Gdy z kolei spojrzymy na mapę aglomeracji warszawskiej z naniesionymi 12,7 mln pojedynczymi punktami odpowiadającymi zapytaniom o plan podróży z uwzględnieniem punktu startowego, zobaczymy charakterystyczny promienisty układ zabudowy aglomeracji warszawskiej skupiony wzdłuż linii kolejowych. Na planie Warszawy natomiast okażą się zbędne nazwy ulic, ponieważ punkty początkowe podróży układają się dokładnie w kształt głównych ulic.

Szczegółowa analiza najczęściej odwiedzanych części miasta pokrywa się z codziennymi obserwacjami osób regularnie podróżujących po Warszawie. I tak, przykładowo w ścisłym centrum pasażerowie planowali rozpoczynać podróże głównie przy Dworcu Centralnym i stacji metra Centrum, w okolicach Krakowskiego Przedmieścia i Nowego Światu – przy placu Zamkowym i rondzie de Gaulle'a, ale także przy położonej nieopodal Bibliotece Uniwersytetu Warszawskiego. I już w kwietniu zaobserwowano większy ruch na… plaży Poniatówce. ■



Powstanie Centrum Zarządzania Parkingami P+R

Do 2020 roku planowane jest zakończenie prac nad Centrum Zarządzania Parkingami „Parkuj i Jedź". Z jednego miejsca pracownicy będą zarządzać monitoringiem, bezpieczeństwem pożarowym i oświetleniem na parkingach P+R. Będą mogli też na bieżąco reagować na awarie.

Zarząd Transportu Miejskiego planuje, by w przyszłym roku zaczęło działać Centrum Zarządzania Parkingami „Parkuj i Jedź". Obecnie trwają negocjacje z firmami zewnętrznymi, w ramach których zostanie wyłoniony wykonawca centrum. Zadaniem zwycięskiej firmy będzie przygotowanie i wdrożenie systemu, który umożliwi zarządzanie wszystkimi parkingami z jednego miejsca – węzła komunikacyjnego Młociny.

Będzie to system kompleksowego zarządzania systemami zabezpieczeń technicznych i automatyką budynkową, m.in. monitoringiem, bezpieczeństwem pożarowym i oświetleniem. Dodatkowo zostaną opracowane tzw. scenariusze alarmowe. Oznacza to, że pracownicy centrum będą w czasie rzeczywistym informowani o zdarzeniach i nieprawidłowościach pojawiających się na parkingach, a tym samym będą mogli na bieżąco reagować.

W kolejnym etapie prac planowana jest rozbudowa centrum o kolejne systemy, m.in. o stanie wolnych miejsc na poszczególnych parkingach oraz pobierania opłat parkingowych.

Do końca 2020 roku, do Systemu Zarządzania Parkingami, jako pierwsze zostanie włączonych 10 obiektów ZTM: węzeł komunikacyjny Młociny wraz z parkingami P+R Metro Młociny I i II oraz kolejne parkingi P+R: Metro Marymont, Połczyńska, Metro Wilanowska, Metro Ursynów, Metro Stokłosy, Al. Krakowska, Ursus Niedźwiadek, Wawer SKM i Anin SKM. Docelowo wszystkie już funkcjonujące oraz planowane parkingi P+R będą zarządzane z Centrum Zarządzania Parkingami. ■



Kto zaprojektuje nowe stacje na I linii metra?

Poznaliśmy oferty przedsiębiorstw zainteresowanych wykonaniem dokumentacji przedprojektowej oraz projektów budowlanych dla stacji A12 Plac Konstytucji oraz A16 Muranów na I linii metra. Kryterium ich oceny w 60% będzie doświadczenie projektantów, a w 40% cena.

W ramach postępowania, podzielonego na dwa niezależne zadania, projektanci będą musieli wykonać prace przedprojektowe oraz przygotować projekt budowlany dla dwóch stacji A12 Plac Konstytucji i A16 Muranów na I linii metra, wraz z zaprojektowaniem niezbędnej rozbudowy lub przebudowy infrastruktury towarzyszącej.

W postępowaniu Zgłosiło się dwóch oferentów:

1. Biuro Projektów „Metroporojekt", z oferowaną kwotą: 7 364 010,00 zł brutto;
2. ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., z oferowaną kwotą: 7 613 894,34 zł brutto.

Nowe stacje powstaną do 2026 roku

Zwycięzca postępowania będzie musiał przyjąć rozwiązania projektowe minimalizujące wpływ budowy nowych stacji na eksploatowaną linię i otoczenie. Dokumentacja musi być przygotowana w taki sposób, by umożliwić zakończenie inwestycji do 2026 roku.

Dzięki wybudowaniu stacji Plac Konstytucji i Muranów wyraźnie poprawi się funkcjonalność i dostępność komunikacji miejskiej w ścisłym centrum stolicy, a odległość między stacjami zmniejszy się z około półtora kilometra do ok. 700 metrów.

Budowa tych stacji jest wskazana w aktualnym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy (SUiKZP).

Na przygotowanie i uzyskanie pozwolenia na budowę, Metro Warszawskie przewiduje 24 miesiące od daty podpisania umowy. Natomiast przewidziany kontraktem nadzór autorski skończy się w chwili odbioru końcowego robót budowlanych, ale nie później niż do końca 2026 roku. ■

Warszawski
Transport
Publiczny

TURYSTYCZNE LINIE AUTOBUSOWE

Warszawskie Linie Turystyczne



www.wtp.waw.pl

Uprzejmość pomaga w podróży

W sierpniu startuje kampania społeczna pod hasłem „Ustąp". Ma na celu przekazanie informacji oraz uwrażliwienie pasażerów komunikacji miejskiej na potrzeby osób z ograniczeniami w poruszaniu się. Wzajemna życzliwość to klucz do przyjemnych podróży.

Codziennie w Warszawskim Transporcie Publicznym spotykają się różni ludzie. Z jednej strony są osoby w pełni sprawne i wysportowane, bez bagażu, podróżujące samotnie. Z drugiej mogą być osoby z ograniczoną mobilnością i percepcją, m.in. osoby z niepełnosprawnością ruchową, poruszające się na wózkach, mające trudności z chodzeniem i poruszające się przy pomocy kul, lasek, balkoników, osoby starsze, kobiety w ciąży, osoby z ciężkim i nieporęcznym bagażem, z wózkiem dziecięcym, z małymi dziećmi. Wszyscy mają swoje potrzeby i oczekiwania. Jednym może być trochę łatwiej, inni napotkają na swojej drodze większe przeszkody, mogą potrzebować pomocy.

Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego w sierpniu rozpoczyna kampanię „Ustąp", której partnerem jest agencja reklamowa Cape Morris, dotyczącą podróżowania komunikacją miejską osób o ograniczonej mobilności i percepcji. Kampania skierowana jest do wszystkich pasażerów i prowadzona dwutorowo. Z jednej strony ma aspekt informacyjno-edukacyjny – tzn. przedstawia zasady podróżowania przez osoby z ograniczoną mobilnością oraz to, w jaki sposób powinni zachowywać się współpasażerowie.

Z drugiej strony kampania porusza kwestię uprzejmości i życzliwości wszystkich pasażerów w stosunku do siebie nawzajem. Nie wszystko można zawrzeć w przepisach, ważne są empatia oraz otwarte, pełne życzliwości podejście do siebie nawzajem.

Zapewne każdy pasażer wie, gdzie w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego są miejsca przeznaczone dla wózków. Nie wszyscy jednak zdają sobie sprawę z tego, że osoby podróżujące z wózkiem dziecięcym mają pierwszeństwo w ich zajęciu, czyli że trzeba to miejsce zwolnić gdy pojawi się osoba uprawniona do jego zajęcia. Nawet jeśli będzie to oznaczało opuszczenie pojazdu.





się pojazdu w warunkach miejskich (szarpnięcia podczas hamowania itp.), że potrzebują więcej czasu żeby wysiąść czy zająć miejsce.

Zachowania neutralne, nie wynikające w żaden sposób ze złej woli, także mogą być uciążliwe, np. dla pasażerów poruszających się na wózkach. Możemy nie zdawać sobie sprawy, że torba przewieszona przez ramię zwisa na wysokości oczu „wózkowicza". Sporo utrudnień w podróżowaniu może też powodować korzystanie z rozkładanej rampy przez osoby w pełni sprawne. Jeśli widzimy, że taka platforma została rozłożona, to nie wbiegajmy po niej do pojazdu. Utrudni to wjechanie osobom na wózku oraz opóźni odjazd z przystanku.

Dobrze jest ustępować miejsca małym dzieciom oraz kobietom w ciąży. Dlaczego powinniśmy tak robić i to nie tylko w przypadku miejsca oznaczonego, przeznaczonego do tego celu? Odpowiedź nasuwa się sama. Dzieci nie mają siły, żeby utrzymać się stabilnie podczas jazdy. W przypadku kobiety w ciąży uderzenie w brzuch podczas gwałtownego hamowania itp. może być niebezpieczne.

Warto pamiętać, że w nieprzewidzianych sytuacjach drogowych osobom z tej grupy trudno jest się utrzymać podczas przeciążeń wynikających z poruszania

Podobnie będzie, gdy wiele osób zacznie tłoczyć się przy wejściu do autobusu, tramwaju czy pociągu metra. Jeśli tylko jest miejsce, najlepiej przejść do dalszej części pojazdu. Osoba poruszająca się w pełni o własnych siłach, może się wcisnąć w tłum „zastawiaczy", ale już matka z dzieckiem, osoba podpierająca się balkonikiem czy podróżująca na wózku, jest w tej sytuacji bez szans.



Warto jednak edukować nie tylko po to, żeby wyeliminować złe zachowania. Również nadmiar empatii i dobrych chęci, połączony z brakiem odpowiedniej wiedzy może być przyczyną kłopotów w komunikacji miejskiej. Jak najlepiej pomagać? Jak się do tego zabrać? A z drugiej strony, jak podziękować za pomoc tak, żeby nie zniechęcić nikogo na przyszłość? To pytania, na które warto znać odpowiedzi. Z małych rzeczy można zbudować jeszcze bardziej przyjazny Warszawski Transport Publiczny. ■

Wszyscy musimy się uczyć cierpliwości

Osoby z niepełnosprawnościami powinny edukować pasażerów, którzy chcą im pomagać, ale robią to nie do końca dobrze – mówi Tomasz Biduś, były reprezentant Polski w rugby na wózkach.



Korzysta pan z Warszawskiego Transportu Publicznego?

Tomasz Biduś: Korzystam i to nawet często. Chociaż jeżdżę dużo samochodem, to często wsiadam do komunikacji miejskiej, bo tak jest po prostu wygodniej. Dziś zachęca ona do tego, by z niej skorzystać, bo standard jest wysoki. Od 24 lat poruszam się na wózku, więc mam porównanie z dawniejszymi czasami. Kiedyś musiałem planować podróż, a teraz wychodzę z domu i po prostu idę na przystanek.

Niskopodłogowe autobusy to standard już od kilku lat.

Zmianę widać na każdym kroku, bo nowoczesnych pojazdów jest coraz więcej. Do poprawy jest jeszcze sytuacja w tramwajach, ale nowy tabor będzie dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Oczywiście, zawsze znajdzie się coś, do czego można się przyczepić – jakość obsługi albo kwestie techniczne, ale infrastruktura jest na dobrym poziomie.

W sierpniu rusza kampania „Ustąp", która ma promować życzliwość i rozsądne pomaganie osobom z trudnościami w poruszaniu się.

Tutaj rzeczywiście może być lepiej. Często pomagają współpasażerowie, a nie obsługa. Kto powinien to robić? Ludzie często nie wiedzą, jak to robić, więc dochodzi do sytuacji nieprzyjemnych.

Jakie są najczęstsze błędy?

Współpasażerowie nie pytają wcześniej o potrzebę ewentualnej pomocy. Stoję sobie na przystanku, coś robię, a ktoś nagle chwyta za wózek, który jest integralną częścią mnie i mnie wywraca. Moim zdaniem, najlepszym rozwiązaniem jest przeszkolenie kierowców i motorniczych, bo to oni są odpowiedzialni za to, żeby człowiek czuł się komfortowo i bezpiecznie. Przy okazji codziennej pracy w projekcie Avalon Extreme wyczulamy osoby z niepełnosprawnością, aby reagowały na to w spokojny sposób i po prostu edukowały.

Osoby zajmujące się kontaktem z pasażerem przechodzą szkolenia, podczas których są nawet warsztaty wcieleniowe. Mają okazję usiąść na wózku.

Kilka lat temu sam szkoliłem kierowców autobusów w Warszawie. W zajęciach wzięło udział chyba 3800 osób. Rozumiem, że trzeba takie projekty powtarzać. Bardzo dobrze, że Zarząd Transportu Miejskiego w dalszym ciągu stawia na edukację.

W jakich sytuacjach osoba z ograniczeniami w poruszaniu się może potrzebować pomocy?

Uprawiam sport i udało mi się uzyskać pewną sprawność, która pozwala na samodzielne funkcjonowanie, ale mogę powiedzieć, że generalnie wiele zależy od infrastruktury wokół nas. Są jeszcze przystanki, gdzie poziom, na którym stoimy, powinien zostać podwyższony. Jeżeli autobus ma awarię funkcji „przyklęku" i nie jest w stanie się opuścić, to na takim przystanku powstaje różnica pół metra, której nie jesteśmy w stanie pokonać. Zdarza się też, że środkowe drzwi wypadają tam, gdzie akurat jest słup oświetleniowy. W takich sytuacjach osoba z niepełnosprawnością może potrzebować pomocy. Warto wytworzyć jakiś standard reagowania i zachowań obu stron, bo osoby z niepełnosprawnościami powinny mieć świadomość, że odpowiadają też za innych. Jeśli powiem kierowcy siedem razy, że nie potrzebuję pomocy, to on może w sobie wyrobić przekonanie, że osoby na wózku nie oczekują pomocy i kiedy na przystanku stanie ktoś inny, to osoba prowadząca pojazd nie zareaguje. Ludzie są różni, mają różne potrzeby.

Rozmawiamy o tym, jak powinni się zachowywać kierowcy, czy współpasażerowie. A jak powinny się zachowywać osoby z ograniczeniami w poruszaniu się? Rozmawiacie na ten temat? Udzielacie sobie porad?

Jest grupa ludzi bardzo aktywnych, która nie chce pomocy. Czują się bardzo pewni i potrafią nerwowo zareagować na zaoferowaną pomoc. Z drugiej strony, są osoby na wózkach elektrycznych, które zawsze muszą mieć rozłożony pomost i asekurację. Potrzebujemy jeszcze dekady, żeby wyrobić we wszystkich przekonanie, że nawet jeśli się czuje, że da się radę samemu, to warto poczekać na rozłożenie platformy i spokojne wjechanie, z myślą o innych, mniej sprawnych. Sam mam do siebie zastrzeżenia, bo często nie czekam na rozłożenie rampy, tylko „wkręcam się" samodzielnie do autobusu. To nie jest dobre, bo powinienem przyzwyczajać kierowców do innych zachowań. Wiem też, że inni pasażerowie bywają niecierpliwi, bo rozłożenie podestu zajmuje więcej czasu. W tramwajach są platformy automatyczne. Ludzie nie zawsze pamiętają, że gdy one się wysuwają, to drzwi nie mogą się otworzyć. Niecierpliwią się, wciskają guzik i dziwią się, że drzwi nie reagują. Trzeba cały czas edukować, przypominać o zasadach wzajemnej życzliwości i pomocy.

Są osoby z ograniczeniami w poruszaniu się, które chcą się czuć samodzielne. Każdy to powinien zrozumieć?

Te osoby też muszą się nauczyć cierpliwości, bo to jest kwestia odpowiedzialności za innych. To nie jest tak, że tylko nasi współpasażerowie mają zrozumieć osoby z niepełnosprawnościami. Wszyscy musimy się uczyć cierpliwości i siebie nawzajem. Drzwi trzeba otworzyć, autobus opuścić. Dziesięć razy mogę sobie poradzić, ale za 11. mogę wpaść pod autobus i rozbić sobie głowę. Kto będzie winny? A może kierowca chciał pomóc, tylko nie dałem mu szansy na reakcję?

Na koniec pomówmy o metrze, gdzie trzeba się dostać na peron. Naturalnym wyborem jest winda. Wózkowiczów denerwuje, jeśli osoby pełnosprawne korzystają z tego udogodnienia?

Byłem niedawno w Londynie, gdzie tylko kilka stacji jest dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i tysiące ludzi korzysta tam z windy. Nieraz muszę czekać kilka minut na to, żeby móc wsiąść, bo przede mną stoi wielka kolejka. Każdy ma prawo skorzystać z windy. Porusza się o własnych siłach, ale może ma inny kłopot, którego nie widzę. Może ma przeciwwskazanie do wysiłku fizycznego. Wszystko można dogadać, tylko trzeba wykazać się zrozumieniem. ■

Savoir vivre zaczyna się od pytania

W Warszawskim Transporcie Publicznym praktycznie codziennie możemy spotkać osoby z niepełnosprawnościami, czy mające problemy z poruszaniem się. Jak się wobec nich zachowywać, żeby nie powodować u nich dyskomfortu?



Być może najlepszym rozwiązaniem byłoby, gdyby wszyscy pasażerowie postarali się nie patrzeć na ludzi przez pryzmat niepełnosprawności? – *Można sobie wyobrazić jeden bardzo duży tramwaj, autobus, metro pełen różnych ludzi. Każdy ma swoją historię, określony poziom sprawności, ale pewne rzeczy są uniwersalne. Potrzeby mamy wszyscy takie same, piramida potrzeb Maslowa zawsze się zgadza, niezależnie od niepełnosprawności. Oczywiście wspaniale jest wzbogacić sobie wiedzę savoir vivre np. o to, że kucanie by porozmawiać z osobą niskiego wzrostu (albo kimś poruszającym się na wózku) niekoniecznie jest najlepszym pomysłem na świecie lecz ta wiedza to zawsze są technikalia, narzędzia które mają sprawić, żeby wszystkim nam było dobrze i swobodnie w podróży. Dobrze jest o tym w ten sposób myśleć* – mówi **Maciej Augustyniak z Fundacji Polska Bez Barier.**

Fundacja zachęca do uważności, empatii. Nie można też być dla siebie zbyt surowym, nawet, jeśli zrobimy coś źle. Z drugiej strony, jak zauważa prezes Fundacji, niepełnosprawność też nie upoważnia do tego, żeby zachowywać się niegrzecznie. Jeśli oferujący pomoc zostanie ofuknięty, to nie jest to dobre. Ktoś może mieć jednak gorszy dzień. Dlatego dobrym rozwiązaniem jest upewnienie się, czy pomoc jest potrzebna. Zawsze, jeśli uznamy, że wypada pomóc, to spytajmy najpierw: czy pomóc, a potem jak to zrobić?

Komunikacyjny savoir vivre może sprawiać problemy. Czy zatem są jakieś uniwersalne zasady, które mówią, jak trzeba się zachowywać, udzielając pomocy? Maciej Augustyniak podkreśla, że na pewno nie należy skradać się od tyłu, ale to jest uniwersalne wobec każdego człowieka którego nie chce się przestraszyć. Nie warto się nawzajem zaskakiwać w ten sposób. Osoba z niepełnosprawnością wzroku poczuje się być może jeszcze gorzej niż człowiek widzący, bo zaskoczenie będzie prawdopodobnie większe.

Nikt nie powinien też dotykać nikogo z zaskoczenia. Lepiej zaproponować pomoc werbalnie, a jeśli nie uda się nawiązać kontaktu, to najlepszy będzie delikatny dotyk, np. w ramię. Mało kto lubi, gdy obcy ludzie dotykają go z zaskoczenia. Inne potrzeby będą miały osoby z niepełnosprawnością słuchu. – *Jeśli pochylimy się nad potrzebami osób z niepełnosprawnością słuchu to może się okazać, iż osoby głuche kulturowo, wychowywane w Kulturze Głuchych mogą mieć nieco inaczej ustawione granice niż ludzie słyszący. Temat właściwych zachowań, rzeczy które mogą nas zaskoczyć, tego jak możemy się pięknie różnić jest bardzo obszerny i bywa fascynujący. Wiadomo, że w komunikacji miejskiej zazwyczaj nie mamy zbyt wiele czasu na niuanse, więc kierujmy się zasadą, by nie robić drugiemu co nam niemiłe. Nawet, jeśli porywa nas empatia, to nie powinniśmy np. chwytać za*



żaden element wózka – to kwestia bezpieczeństwa. Techniczne rzeczy mogą zaskoczyć, a nie chcielibyśmy, by rączka wózka została nam w dłoni. Możemy uznać, że ludzie, którzy poruszają się na wózku, wiedzą najlepiej, jak można im asystować i jeśli tylko cierpliwie posłuchamy to wszystko będzie dobrze – mówi Maciej Augustyniak.

W Warszawskim Transporcie Publicznym można spotkać się z sytuacją, gdy osoba z ograniczeniami w poruszaniu się odmawia pomocy. W pierwszym odruchu można być zdziwionym taką reakcją? Nie można wrzucać wszystkich do jednego worka. Ktoś np. z niepełnosprawnością ruchu, lub ktoś z niepełnosprawnością wzroku może świetnie funkcjonować bez niczyjej pomocy – na co dzień lub w tym konkretnym momencie.

Dlatego najlepiej zapytać, bez narzucania pomocy. - *Załóżmy, że osoby z niepełnosprawnością mogą być, jak my wszyscy zmęczone, zirytowane. Nie, znaczy nie. Mam czasem wrażenie, że np. wózkowicz lub wózkowiczka może nie mieć w społecznym postrzeganiu prawa do tego, żeby być naburmuszonym, a to przecież nierealne. Każdy ma prawo do słabszego dnia. Z drugiej strony, moim zdaniem osoby z niepełnosprawnościami mają często świadomość tego, ze reprezentują całe środowisko (o ile możemy w ogóle mówić o czymś takim jak środowisko osób z niepełnosprawnością). Jeśli ktoś miło zaproponuje pomoc, a wózkowicz burknie, to może zrazić empatyczną osobę do zadania tego pytania w przyszłości komuś innemu. Koleżanka, która jest dość popularna w serwisie społecznościowym mówiła mi, że nie może sobie pozwolić, by napisać „ciężki dzień", bo od razu usłyszy „nie poddawaj się" (śmiech)* – dodaje prezes Fundacji Polska Bez Barier.

I daje jeszcze jedną przestrogę o tym, by nie pomagać, jeśli nie czujemy się na siłach, żeby to zrobić. Jeśli sami odczuwamy ból, to lepiej odmówić pomocy, niż samemu zacząć jej potrzebować.

– *Z drugiej strony można podać przykład osoby z niewidoczną niepełnosprawnością, wyglądającej zdrowo, która nie ustępuje miejsca osobie starszej i nie spotyka się ze zrozumieniem. Osobiście, mam duży kłopot, gdy widzę kogoś wyglądającego bardzo zdrowo, kto parkuje samochód na kopercie. Widzę, że jest karta, a korci mnie, żeby podyskutować, czy na pewno korzysta ze swojej? Ale kurczę... kim ja jestem, żeby to oceniać* – mówi Maciej Augustyniak i dodaje, że niewidocznych niepełnosprawności jest dużo. A różnorodność jest normą.



Po rampie do wnętrza

Osoby z ograniczeniami w poruszaniu się mogą korzystać w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego z wielu udogodnień. Do najważniejszych należą rampy, które ułatwiają wsiadanie i wysiadanie pasażerom poruszającym się na wózkach.



Od wielu lat standardem w Warszawskim Transporcie Publicznym są autobusy niskopodłogowe, coraz więcej jest też takich tramwajów, takie składy obsługują połączenia Szybkiej Kolei Miejskiej. Autobusy wyposażone są w funkcję „przyklęku", czyli obniżenia podwozia, dzięki czemu łatwiej wsiąść rodzicom z dziećmi w wózkach czy osobom z dużym bagażem. Dla pasażerów, którzy nie poruszają się samodzielnie, zwłaszcza tych, którzy korzystają z wózków elektrycznych to jednak nie wystarczy. Dlatego w autobusach i niskopodłogowych tramwajach montowane są rampy, które ułatwiają wjazd do pojazdu. Wymagania techniczne dla podestów autobusowych opisuje Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Do szczegółowych regulacji muszą dostosować się przewoźnicy.

W Warszawskim Transporcie Publicznym pochylnia musi się znajdować przy drugich drzwiach (szerokich), czyli tam, gdzie wjeżdżają też wózki dla dzieci, a na wprost znajduje się wydzielona przestrzeń.

Rampa może działać tylko wówczas, gdy pojazd nie jest w ruchu. Standardem w autobusach WTP jest pochylnia rozkładana ręcznie (EKG dopuszcza także platformy mechaniczne). Ma mieć odpowiednią szerokość (co najmniej 800 milimetrów), a także opierać się pod odpowiednim kątem – nachylenie może wynieść maksymalnie 12 proc., gdy jest rozłożona na chodniku lub 36 proc., gdy spoczywa na ziemi. Jeżeli jej długość po rozłożeniu będzie przekraczać 1200 mm, to musi mieć urządzenia zapobiegające zjechaniu wózka inwalidzkiego na boki.

Rampa ma być bezpieczna, dlatego musi wytrzymać obciążenie 300 kilogramów – często może być tak, że oprócz osoby z niepełnosprawnościami na platformie stanie kierowca bądź pasażer, pomagający w dostaniu się do pojazdu. Pasażer, który chce skorzystać z rampy dla wózków sygnalizuje taką potrzebę prowadzącemu pojazd przez naciśnięcie odpowiedniego przycisku. Kierowcy zapala się wtedy na desce rozdzielczej odpowiednia kontrolka i w ten sposób dostaje informację, że trzeba będzie pomóc pasażerowi na wózku.

Wciśnięcie przycisku z piktogramem wózka jest ważne jeszcze z innego powodu – to informacja dla komputera pokładowego, że trzeba automatycznie otworzyć drugie drzwi i wyłączyć fotokomórkę, która standardowo zaczyna zamykać drzwi po pięciu sekundach, jeśli nie przechodzi przez nie żaden pasażer. Dzięki temu zabiegowi osoba na wózku nie zostanie ściśnięta drzwiami – system jest sprawdzany przy certyfikowaniu każdego pojazdu, przed dopuszczeniem do ruchu w ramach WTP.

Warto też pamiętać, że w tramwajach niskopodłogowych typu *Swing*, inaczej niż w autobusach, rampa jest rozkładana automatycznie. W tym czasie drzwi, przy których jest rozsuwana są zablokowane ze względów bezpieczeństwa – chodzi o to, żeby nikt się nie potknął. Pasażerowie są o tym informowani specjalnymi komunikatami.

Mówiło się o niej – najlepsza

Ostrobramska była dumą. Zazdrościli nam jej nawet Japończycy.

Największa, najnowocześniejsza, nie tylko w kraju, ale i w Europie, zajezdnia autobusowa przy Ostrobramskiej w latach 70. XX w. była dumą, istną perełką ówczesnego Miejskich Zakładów Komunikacyjnych.

Powodów do dumy nie brakowało, począwszy od placu postojowego, poprzez hale z mnóstwem nowoczesnych przyrządów, narzędzi naprawczych, automatyczną myjnią, a skończywszy na supernowoczesnym zapleczu socjalno-usługowym. Jednym słowem wszystko „naj" i „super" poza… taborem, który swoją nowoczesnością jakoś nie nadążał. Mimo, że w większości na placu były fabrycznie nowe Jelcze solo i przeguby, to ich nowoczesność była już trochę przebrzmiała. Ale nie przejmowano się tym zbytnio, gdyż lada dzień i w taborze miały zajść istotne zmiany czyniące go nowoczesnym, a to za sprawą francuskich cudeniek – *berlietów*. Pierwotnie miały trafić do zajezdni w 1973 roku, ale trafiły tam dopiero w 1976, za to od razu 135 sztuk.

Lepiej niż w Japonii

Licznie odwiedzające zakład przy Ostrobramskiej delegacje ludzi związanych nie tylko z branżą komunikacji miejskiej z kraju i z zagranicy nie ukrywały swojej zazdrości i „ochom" i „achom" nie było końca. Nawet odwiedzająca w 1970 roku delegacja japońskich pracowników komunikacji miejskiej zazdrościła „pięknych warunków pracy i socjalnych, których w Japonii wówczas nie było"[1].

Dość szybko do miana „największej" doszły kolejne przydomki – najlepsza, najbardziej innowacyjna, itd.



W marcu 1970 roku zajezdnia obsługiwała 29 linii autobusowych w rejonie Pragi, Grochowa i okolic. Tabor liczył 230 autobusów, w tym 60 przegubowych, z czego 80 procent, czyli 195 wozów było stale w ruchu. Wówczas taki wynik wykorzystania taboru zaliczał „Ostrobramską" do najlepszych ze wszystkich zajezdni MZK, łącznie nawet z tramwajowymi. Wozy przemierzały każdego dnia 243 km tras, a wszystkie w ciągu miesiąca przebywały odległość ponad półtora miliona km. W tamtym czasie w zakładzie pracowało 380 kierowców, 280 pracowników zaplecza technicznego i 62 administracji. W więk-


fot: Leszek Peczyński

szości byli to ludzie młodzi, pełni zapału i pomysłów, z których wiele windowało „Ostrobramską" na czołowe miejsca w kolejnych rankingach „naj".

Klub milionerów

Mało kto pamięta, że w połowie 1970 roku na „Ostrobramskiej" powstała idea powołania „Klubu kierowców-milionerów". Oczywiście nie tych dosłownych z pełnymi portfelami szeleszczących banknotów, ale mogących wykazać się przejechaniem warszawskim autobusem miliona kilometrów. Ideę dość szybko podchwyciła prasa zakładowa MZK i „Express Wieczorny". Pewną, symboliczną, dodatkową nagrodą dla milionerów było przedstawienie ich sylwetek na łamach gazet wraz ze zdjęciem. (…)

W lipcu 1970 roku na łamach „Expressu" ukazała się pierwsza sylwetka autobusowego milionera z MZK.

„Milionowy kilometr „nawinął" na koła prowadzonych przez siebie autobusów miejskich MZK, kierowca z zajezdni R-10 „Ostrobramska" – Edward Wielgo. Milion kilometrów, przebytych na warszawskich zatłoczonych jezdniach w dodatku bez wypadku – to świadczy chyba najlepiej o umiejętności, dyscyplinie i postawie tego pracownika stołecznej komunikacji."

W kilka miesięcy później na łamach gazety przedstawiano kolejnych milionerów m. in. z „Woronicza" i „Inflanckiej". Do końca roku w całym MZK uzbierało się w 1970 roku 5 milionerów. (…) Niewielu kierowców mogło się tym poszczycić. Wymagało to bowiem bez mała 25 lat jazdy. (…)

Klub rajdowców

We wrześniu 1972 roku po raz pierwszy w historii warszawskiej komunikacji rozegrano „I Rajd Autobusów MZK".

Pierwsza próba rajdu – zręcznościowa – zawierała elementy z codziennej eksploatacji pojazdu: podjazdy do pozorowanych przystanków bez zatoki i z zatoką, przejazd przez bramki, pokonywanie zakrętów. Po próbie zręcznościowej w pierwszej dziesiątce znaleźli się kierowcy z R10 „Ostrobramska", którzy po kolejnym etapie - testach pisemnych, nieco poprawili swoje lokaty indywidualne i drużynowe. Warto dodać, że w testach jedynym, który bezbłędnie odpowiedział na wszystkie pytania był


fot: Leszek Peczyński

Wiesław Cały z R10, co pozwoliło na „podciągnięcie” w klasyfikacji generalnej drużyny z „Ostrej” na trzecie miejsce[2].

Jednak najważniejsze dopiero było przed uczestnikami – rajd ulicami, na którym wszystko miało stać się jasnym. Punkty kontrolne sumowały skrupulatnie wszystkie punkty karne.

Tylko trzem kierowcom udało się przejechać trasę bez punktów karnych. Wśród nich był Marian Osial z R10, który ostatecznie zakończył rajd na II miejscu.

Mówiąc o kierowcach z „Ostrej” i ich wyczynach rajdowych koniecznie trzeba wspomnieć, że wielu z nich zajmowało czołowe lokaty w popularnym w latach 70-tych XX w. konkursie „Dżentelmen jezdni” zarówno w klasyfikacji ogólnozakładowej MZK jak i klasyfikacji ogólno-warszawskiej.

„Ostrobramska” w latach 70. była wielokrotnie nagradzana w ogólnozakładowym Konkursie o tytuł Przodującego Zakładu, który miał za zadanie ocenę estetyki zakładu, dbałość o zieleń, itd. W 1971 roku w II edycji konkursu R-10 zajęło czołową lokatę ex aequo z „Woronicza” i „Redutową”.

Dzisiaj zapewne niewielu wie i pamięta, że Zamek Królewski był odbudowywany w czynie społecznym i z datków pieniężnych czy rzeczowych wielu mieszkańców Warszawy czy Polski. I tutaj „Ostrobramska” ma się czym pochwalić. Ponad 210 kierowców stale i systematycznie pracowało na rzecz odbudowy Zamku. Ich praca społeczna głównie polegała na deklarowaniu dodatkowych godzin „do wyjechania” i przekazania wypracowanego funduszu na rzecz odbudowy w postaci konkretnych złotówek. Ta dodatkowa praca, co warto zaznaczyć, zwiększała także liczbę taboru na mieście, czyli był to także konkretny zysk dla pasażerów. W sumie w latach 1971-73 kierowcy z R-10 przekazali na odbudowę zamku ponad 342 tys. zł[3], najwięcej ze wszystkich 14 zakładów MZK. To naprawdę była niebagatelna kwota. Wystarczy dodać, że np. w 1973 Fiat 126p kosztował ok. 65 tys. zł (w sklepie), co było równoważne ok. 20 średnich pensji.

Ciekawostką, którą miała tylko R-10 była kawiarenka pod parasolami na tarasie przy budynku biurowym, w której można było spożyć serwowane przez bufet dania i napoje. Wyposażenie kawiarenki (stoliki, krzesła), jak i taras wykonali sami pracownicy zakładu. Trzeba dodać, że taras był obrośnięty wiecznie kwitnącymi różami, które były „oczkiem w głowie” Henryka Markiewicza, ówczesnego pracownika zajezdni.

O sukcesach i powodach do dumy byłych i obecnych pracowników R-4/MZA „Ostrobramska” można by było napisać książkę i zapewne taka powstanie, bo i dzisiaj jest się, czym chwalić i co pokazać. ■

tekst: Włodzimierz Winek

Artykuł pierwotnie ukazał się w miesięczniku „Klakson” 7-8/2019. Dziękujemy Miejskim Zakładom Autobusowym za pomoc w przygotowaniu materiału.

1. W dniu 13 sierpnia 1970 roku dwuosobowa delegacja Związku Zawodowego Pracowników Samorządowych i Komunalnych Japonii (Jichro) zwiedzali m. in w MZK Zakład R-7 „Woronicza” i R-10 „Ostrobramską”. Głównie interesowali się sprawami socjalnymi, ubezpieczeń i pracą kobiet. „Goście japońscy podkreślali, że mamy piękne warunki pracy, czego u nich niestety nie ma. Zajezdnie i garaże w Japonii są małe i ciasne. Wszystkie zakłady są stłoczone i pracują w warunkach dużo gorszych od naszych” – napisał w notatce dziennikarz gazety zakładowej MZK – Głos Warszawskiej Komunikacji nr 13 z września 1970 roku.

2. Gazeta zakładowa MZK „Trasy” nr 15 z 1972 roku, art. „I rajd autobusów MZK”

3. Gazeta zakładowa MZK „Trasy” nr 20 z 1973 roku, art. „MZK na fundusz odbudowy Zamku”.



Warszawski
Transport
Publiczny
A na Polu Mokotowskim...
BAW SIĘ DO WOLI
w wakacyjne weekendy
autobusy nocne
kursują co 20 minut
www.wtp.waw.pl
19
WARSZAWA
115


8222
6
SOLA
WX 6

zakochaj się
w Warszawie